

DÜRKOPPA



koła „DIANA“

stoją także w roku 1897 na czele wyrobów kolarskich

a to pod względem szybkości, elegancyi, trwałości, znakomitej budowy, bardzo pięknej wyprawy i nadzwyczaj dokładnego wykończenia.

zastępca na zachodnią Galicyę
Antoni Larisch
w Krakowie
ul. Szewska 19.

zastępca na wschodnią Galicyę
Mikołaj Ludwig
we Lwowie
ul. Akademicka 3.

KAROL DOMICZEK

Elektro-mechanik

we Lwowie, ulica Chorążczyzny liczba 11.

poleca swój

SKŁAD ROWERÓW i FACHOWY WARSTAT REPERACYJNY ROWERÓW.

Wykonuje też wszelkie roboty wchodzące w zakres elektro-mechaniki.

F. LORD — Kraków, ul. Floryańska l. 55.

Skład maszyn i przyborów techniczny

poleca swój skład **ROWERÓW** z pierwszorzędnych fabryk angielskich, niemieckich i krajowych oraz wszelkich przyborów do tychże jak: **latarki, dzwonki, siodełka, oliwę** do smarowania i do latarek, **oliwiarki** i t. p.

Fachowy warstat reperacyjny pod kierownictwem mechanika fabrycznego.

Przyjmuje się reperacye po cenach umiarkowanych.

Prosimy przy zamówieniach powoływać się na nasze pismo.

Rok III. Dnia 1. czerwca 1897. Nr. 11.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:

rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:

rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedynczy 20 ct.

„KOŁO“

Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego. i innych.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 zł.
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.
Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8. Marek,

Wycieczka kolarza na Mazury Pruskie.

Z notatek podróżnych ułożył

STANISŁAW MAJEWSKI.

(Ciąg dalszy.)

III.

Roskosze kolarskie. — Jezioro Leśmiady. Karczma mazurska. — Religia. Jeziora Tatarskie

Uprzejmy p. Barke zanim nas wypuścił w dalszą drogę, chciał nam pokazać okolicę swojej „stolicy“. Tem łatwiej mu to przyszło, że od roku należy także do drużyny kolarskiej. Przed wieczorem więc dosiedliśmy żelaznych rumaków i udaliśmy się w kierunku jeziora Leśmiadami zwanego.

Z chwilą wyjazdu z miasta zaczynają się rozkosze kolarskie.

Po szosie mazurskiej jedzie się jak po torze na Dynasach. Przyjemnie pofalowany grunt, zmuszając do niejakiej pracy przy pięciu się pod górę, daje nam znów wiele przyjemności przy zjeżdżaniu po łagodnie opuszczającej się na przestrzeni paru kilometrów drodze. Niema jednostajności, bo niema płaszczyzny, a każda nowo wznosząca się przed nami góra nęci ku sobie, bo obiecuje na szczycie sute zadośćuczynienie w postaci jakiegoś pięknego, zpewnością okraszonego jeziorem, widoku.

Na 12. kilometrze skręcamy na boczną drożynę; przejechawszy pomiędzy wzgórzami jeszcze parę kilometrów, znajdujemy się u podnóża góry, porosłej piękną zielenią gęsto zwartych różnorodnych krzewów. Położona pośród pól, pokrytych zielonem jeszcze, ale dobrze już wykłoszonem zbożem i szmaragdowych łąk, pociąga nas swoją pięknością.

Zostawiwszy koła na dole, idziemy za naszym przewodnikiem drożyną pnącą się w górę wśród bujnej zieleni, tworzącej nad naszemi głowami istne sklepienie. Po kwandransie takiej drogi, spotykając po drodze ławeczki, znaleźliśmy się na szczycie, a raczej na płaszczyźnie zarosłej takimiż gęstymi krzakami. Pośrodku tego letniego salonu, ubranego kilkoma ławkami wznosi się się wieża, a właściwie tylko rusztowanie, z którego wysokości mamy otrzymać nagrodę za nasze trudy.

Już tam jesteśmy. Pod naszemi nogami leży cicha i urocza okolica. Oko bieży daleko naokół, a pierś podnosi się westchnieniem, bo jakaś dziwna rzewność napełnia nasze serca. Nikt nie wymawia ani jednego słowa, — piękna natura zastępuje wszystko.

Oto przed nami rozciąga się mapa jeziora Leśmiadami, zwanego. a na prawo widać czerwone dachy domków Stradomia. Cały ten szmat ziemi obejmowany i pieszczony naszem okiem, zdaje się usypiać — i zapominać o wszelkich namiętnościach ludzkich.

I siedzimy tak chwilę zadumani — a zaduma to biesiada i pokrzepienie dla ducha.

Ocknąłem się nareszcie i przechodząc z krainy marzeń do rzeczywistości, zapytałem p. B. kto troszczy się o te widoki i taką wieżę w szczerem utrzymuje polu?

Oto kilku kolonistów, mających zaledwie po kiladziesiąt morgów gruntu, wspólnie konserwują te zarośla, górę i wieżę dla tego, że pojmują piękno — dla tego zapewne, że są więcej niż my, mieszkańcy Królestwa, „cywilizowani"...

Daruj mi szanowny czytelniku tę gorycz, ale zdaje mi się, że u nas by się taka góra z zaroślami (zdatnemi na opał), gdzieś w polu, w oddaleniu od wielkiego miasta, z pewnoscią nie utrzymała.

Za powrotem, prawa natury domagają się przystanku, oczywiście w karczmie przy drodze. Wyżej wymówiłem słowo „cywilizacya . W tej karczmie znów ono mimowoli gwałtem się nasuwa. Myliłby się, ktoby sobie wyobrażał naszą karczmę, położoną na pustkowiu, brudną, obdartą i otoczoną niechlujnymi dzieciakami. Karczma mazurska to istny nasz Marcelin, lub przynajmniej Wojtówka, pięknym ogrodem pełnym kwiecia otoczona i zaopatrzona we wszystko, co podróżnemu jest przyjemnem i potrzebnem. Posiłek skromnie lecz schludnie podany; nie zbywa nawet na takich drobnych wygodach, jak woda z lodem. Przytem ceny wcale niewygórowane.

Wpływ to niezaprzeczony cywilizacyi niemieckiej, którą lud tutejszy przyjmuje od swoich zwierzchników, jak przyjął religię.

W r. 1528 książę Albrecht, zaprowadzając w całych Prusiech reformacyę, narzucił ją także i Mazurom; oderwał ich od dyecezyi Warmijskiej i oddał pod zwierzchnictwo biskupa pomerańskiego Pawła Speratusa. Biskup też ustanowił osobny dekanat w Ełku i powierzył go Janowi Maletiusowi, gorliwemu luteranowi, rodem z Krakowa.

Obecnie cała ludność mazurska jest

protestancką i szczerze do swojej religii przywiązaną. Pomimo to, można znaleźć w ich biblii wiele wierzeń niezgodnych z duchem laterańskim, a wielce przypominających dawny katolicyzm, np. cześć niektórych świętych i wielkie poszanowanie, jakiem otaczają osobę Najświętszej Maryi Panny.

Pokazanie nam pięknego widoku na jezioro Leśmiady, snać nie zadowoliło gościnności i uprzejmości p. Barkego, bo koła nasze skierował jeszcze na południe od miasta.

Okolica była nieco odmienną. Zaledwo przejechaliśmy szosą kilka kilometrów, a już znaleźliśmy się na bocznej drodze, wśród pięknego lasu. Posuwaliśmy się ostrożnie naprzód, obawiając się bezdymnych strzałów ćwiczącej się w sąsiedztwie piechoty. Obawy okazały się niebawem płonnemi, byliśmy bowiem po za linją strzałów. Mogliśmy przyspieszyć i posuwając się wciąż po krętej leśnej drodze, po półgodzinnej jeździe, znaleźliśmy się nad jeziorem Tatarskiem, wśród lasu położonem.

Nowe widoki i nowe czary!

Jezioro wśród lasu! — a nad jego brzegiem, jak podanie niesie, a oczy i historya stwierdzają, wysoki wał, całkowicie lasem porosły, ongi przez Tatarów usypany. Aż dotąd bowiem zapuszczała swoje zagony horda tatarska; do dzisiaj jednak przetrwał tylko ten wał, porosły lasem wiekowym. Głuche także niesie podanie, że niegdyś, te miejsca były polem strasznej morderczej walki, a gładkie jezioro miało 3000 trupów pomieścić w swych toniach.

Rozłożeni nad brzegiem tej wody, długobyśmy gawędzili i dumali o tych czasach zamierzchłych, gdyby nas zachodzące słońce do przytomności nie przyprowadziło i o powrocie myśleć nie kazało.

(C. d. n.)



Subwencya gminy na nagrody wyścigowe.

Lwowski K. C. wniósł niedawno do lwowskiej Rady miejskiej prośbę o subwencyę na nagrody wyścigowe. Prośba ta załatwioną została niestety odmownie, — ba nawet dziwiono się, jak można czegoś podobnego żądać od Gminy.

Nasi ojcowie miasta — a przynajmniej część ich znaczna — uważa jeszcze sport kołowy jako zwyczajną zabawkę, przepominając, że jest on obok gimnastyki jednym z najpotężniejszych czynników ku podniesieniu sił i zdrowia, że koło stało się dziś jednym z najwygodniejszych, najszybszych i najtańszych środków kumunikacyjnych, że sport ów tak korzystnie wpływa na ducha, prowadząc bowiem jeźdźca poza gwar miejski, odciąga go od knajpy i kawiarni i zmusza do podziwiania uroków przyrody, że — pomijając inne zalety — przemysł i handel na tem polu, zatrudnia już i u nas setki ludzi, wpływając na ruch ogólny i podniesienie dobrobytu.

Toteż pozyskał już sport kołowy wszędy za granicą przynależny mu szacunek, a rady miejskie chętnie pospieszają tam z subwencyami na rozmaite przedsięwzięcia i uroczystości sportowe, nagrody wyścigowe, tory kolarskie, albowiem i pod tym względem przekonano się, iż uroczystości sportowe i wyścigi są znów jednym z najważniejszych czynników, wpływających na rozwój kołowego sportu w ogóle.

Jeżeli zarzucono klubowi, że urządza wyścigi międzynarodowe, to i pod tym wzgędem nie możemy klubu potępić. Sport wyścigowy jest u nas jeszcze w pieluchach, a najlepszą lekcyą dla naszych jeźdźców wyścigowych jest ściganie się z wytrawnymi wyścigwcami. Lekcya może być drogą, ale zaznajomi jeźdźców naszych z techniką wyścigową, da im bodźca do należytego i racyonalnego sposobienia się do wyścigów i może dopiero postawić sport nasz na odpowiednej wyżynie.

Co się tyczy kwestyi, jakoby jazda w wyścigu była tak wręcz szkodliwą dla zdrowia, to opinie pod tym względem są bardzo przesadne. Dobrze przysposobiony jeździec nie potrzebuje mieć żadnych obaw o swoje zdrowie, a na dowód niech posłuży fakt, że badanie Revierre'a po przebyciu drogi z Bordeaux do Paryża (591 km. w 20. godź. 36 min. 46. sek., zatem z przeciętną chyżością 28 km. na godzinę), przez słynnego Dra. Championierre'a, wykazało tętno 73 na minutę i zupełnie normalny ruch serca. Po przybyciu na miejsce był w najlepszej formie wykąpał się i poszedł w gronie wesołych towarzyszy „do miasta". *H.*

Wyścig 30-kilometrowy Oddz. Kol. Sokoła Lwowskiego i 10 km. Tow. Kol. Wyścigowców.

Niezwykły ruch panował dnia 23. maja w Stryju, odbyły się tu bowiem w tym dniu aż dwa wyścigi, a to 30-kilometrowy urządzony przez O. K. S. L

odłożony z poprzedniej niedzieli i 10-kilometrowy urządzony przez najmłodsze z towarzystw kolarskich we Lwowie T. K. W.. Wyjątkowo dopisała pogoda najzupełniej. Pierwszy z nich odbył się rano, drugi po południu.

Do wyścigu 30-kilometrowego stanęło 5 spółzawodników. W skład sądu wyścigowego wchodzili pp. Michał Kirchenberger prezes stryjskiego O. K. jako przewodniczący, a jako delegaci Albin Todschindler ze strony O. K. S. L., dr. Maryan Dawidowski ze strony L. K. C i Karol Domiczek ze strony T. K. W. Protokół prowadził dr. Henryk Mikolasch.

Ze startu przy 39 słupku kilometrowym na gościńcu stryjskim wypuszczono o godzinie 8 min. 59 sek. 30. pięciu jeźdźców, a już w 22 sekund po 10 stanął u mety przy 69 słupku kilometrowym jako pierwszy Seweryn Komoniewski w 1:00:52, drugi Arnold Friedrih w 1:01:25, trzeci Singer (pseudonim) w 1:10:43. Wnet za nimi Tadeusz Gustowicz i Adler (pseudonim). Trzej pierwsi otrzymali piękne nagrody hohonorowe a mianowicie pierwszy srebrny zegarek wyścigowy, drugi torebkę podróżną z przyborami toaletowymi, trzeci „Trylogię“ Sienkiewicza i „Lalkę“ Prusa.

Po południu o godzinie 2 sekund 12 odbył się wyścig 10-kilometrowy T. K. W.. U startu przy 59 słupku kilometrowym stanęło czterech jeźdźców. W skład sądu wyścigowego wchodzili dr. Henryk Mikolasch jako przewodniczący, a jako delegaci: Gustaw Schnejder ze strony L. K. C., Alojzy Wallek ze strony O. K. S. L Protokół prowadził Michał Domiczek.

Do mety przy 69 słupku kilometrowym przybył pierwszy Tadeusz Gustowicz w 18:44, drugi Arnold Friedlich w 19:23, trzeci Karol Domiczek w 20:18, a w krótce za nim Artur Friedrich Zwycięzcy otrzymali pięknie wykonane we Lwowie medale, a to pierwszy złoty, drugi i trzeci srebrny większy i mniejszy.



Druga wystawa kolarska w Berlinie

(Dokończenie)

Najliczniej przedstawia się typ drugi, którego pierwowzorem jest stary nasz znajomy „*Clincher*“. Widzimy tu marki: „*Contnental*“, „*G. & J*“ (Gormully & Jeffery), „*Excelsior*“, „*Peter's Union*“, „*Imperial*“, „*Regent*“, „*Tourist*“, „*Brüning*“, „*Matador*“, „*Metzler*“ i „*Herz*“; wszystkie — abstrahując od koloru gumy i bezpożytecznych prążków — na oko zupełnie podobne do siebie. Pewne różnice okazują się jednak w ukształtowaniu i sposobie zetknięcia krawędzi płaszczów, co ma często znaczny wpływ na trwałość rury wewnętrznej. Gdy bowiem krawędzie stykają się prosto lub ukośnie małą powierzchnią, a pneumatyk jest osadzony na zwyczajnem stalowem dzwonie, natenczas ścieśnione powietrze rozchyla je (t. j. krawędzie), a przez powstałą szparę wypycha miękką rurę wewnętrzną do wklęsłości dzwona, gdzie wystające, a zwykle niczem nie osłonięte końce sprych łatwo uszkodzić ją mogą. Pouczyło mnie o tem moje własne smutne doświadczenie. Rzecz jasna, że powyższe wady odpadną przy użyciu odpowiedniego kształtu dzwona, można je jednak zupełnie wykluczyć, urządziwszy przy płaszczu szerokie i nakrywające się wzajemnie krawędzie. Taką konstrukcyą odznaczają się pneumatyki: „*Imperial*“, następnie cechujący się skórzaną wkładką „*Corin-Pn. Brüning'a*“, wreszcie amerykański „*G. & J.*“.

Ten ostatni, przeznaczony głównie dla drewnianych dzwon, posiada nadto z każdej strony płaszcza po dwie listwy wchodzące w odpowiednie żłobki dzwona, przez co zmniejszono do połowy szkodliwe dla drzewa wyżej wspomniane siły rozpierające.

Nakoniec typ pierwszy reprezentowany jest tylko przez dostatecznie wszystkim znany „Dunlop“.

Wystawę części składowych i materyałów urozmaicają jeszcze najróżnorodniej powyginane, jakby kolekcyę wąsów, lub rogów przedstawiające drewniane kierownice, które w wielkiej liczbie także na maszynach zauważyłem; dalej liczne drewniane dzwona, koła powozowe z pneumatycznymi lub innymi gumowymi obręczami, tudzież rozdęte w ogromne przeźroczyste pęcherze rury wewnętrzne („Luftschläuche“), mające świadczyć o jakości gumy.

Szczęśliwym pomysłem Amerykanów jest zastosowanie drewnianych kierownic, mających prócz sprężystości jeszcze zaletę taniości. Nadto wszystkie drewniane kierownice (często także i stalowe) urządzone są do wygodnego ustawienia ich wyżej lub niżej, bez wyciągania całego steru.

O niefortunnych wynalazkach i pomysłach jak np. „patentowanych“ sprężynowych obręczach, dwudzielnej korbie Dittmana i t. p., których zresztą jest dosyć na każdej wystawie i w ogłoszeniach biur patentowych, nie warto się rozpisywać. „Szkoda czasu i atłasu“, można powiedzieć krótko o 90% z tych wynalazców, którzy zasypują podaniami urząd patentowy.

Natomiast radbym na zakończenie zaprosić nadobne czytelniczki do grupy trzeciej, mieszczącej się na górnych galeryach byłego „Reichstag'u“, gdyż lepiej i dokładniej zdałyby sprawę z tego,

przeważnie sportowej garderobie płci pięknej poświęconego działu.

Pomysłowi krawcy i modniarki prześcigają się tu w nowościach: „patentowanych" spódnicach, „uniwersalnych" szarawarach, „hygienicznych" kaftanikach, „zreformowanych" kostyumach i t. p., wytwarzając przez to tę ogromną rozmaitość, jaką się widzi w ubraniu tutejszych kolarek.

Jeden np. zachwala „kostyum przyszłości", w którym dwudzielna spódniczka da się zamienić w szarawary lub zwykłą spacerową suknię; drugi patentowany kapelusz zimowy z ochraniaczami na uszy i szyję; inny wreszcie sportowe gorsety „niezbędne dla każdej cyklistki". Te ostatnie ładniutkie i zgrabne — jakby modelowane na greckich posągach w berlińskiem „A t l a s M u s e u m" — znacznie niższe i obszerniejsze w pasie od zwykłych, nie tyranizują tak kształtów ze szkodą dla zdrowia i prawdziwego poczucia piękna. Podobno rozpowszechniają się także między ogółem pań. A w i ę c g ó r ą k o l a r s t w o! *Ir. M. H.*



PROPOZYCYE
wyścigów galicyjskich
na torze Lwow. Klubu Cyklistów
(400 metrów)

w niedzielę, dnia 20. czerwca 1897.

---

1. W y ś c i g n o w i c y u s z ó w 2000 metrów, 5 okrążeń, otwarty dla cyklistów amatorów (według regulaminu L. K. C.), którzy nigdy jeszcze w publicznym wyścigu na torze nie startowali. Dopuszczone maszyny drogowe o minimalnej wadze 12 kg. bez sztucznego obciążenia. 1 mu medal srebrny mały, 2-mu bronzowy wielki, 3-mu bronzowy mały.

2. W y ś c i g o f i c e r s k i 3000 m., $7^1/_2$ okr., otwarty dla wszystkich pp. c. i k. oficerów w czynnej służbie. Dpuszczone maszyny o minimalnej wadze 12 kg. bez sztucznego obciążenia. 1-szym trzem nagrody honorowe.

3. W y ś c i g g ł ó w n y n a t a n d e m a c h 5000 m., $12^1/_2$ okr., otwarty dla cyklistów amatorów. 1-ej parze dwa medale złote małe, 2-ej dwa srebrne wielkie, 3-ej dwa srebrne małe.

4. W y ś c i g p o d o f i c e r s k i 4000 m., 10 okr., otwarty dla wszystkich c. i k. podoficerów w czynnnej służbie. Dopuszczone maszyny o minimalnej wadze 12 kg. Nagrody: 30, 20 i 10 koron w złocie.

5. W y ś c i g g ł ó w n y n a r o w e r a c h 1000 m., $2^1/_2$ okr., otwarty dla cyklistów amatorów. 1-mu medal złoty wielki, 2-mu srebrny wielki, 3-mu srebrny mały.

6. H a n d i c a p n a t a n d e m a c h 3000 m., $7^1/_2$ okr., otwarty dla cyklistów amatorów. 1-ej parze dwa medale srebrne wielkie, 2-ej dwa srebrne małe, 3-ej dwa bronzowe wielkie.

7. H a n d i c a p n a r o w e r a c h 2000 m., 5 okr., otwarty dla cyklistów amatorów. 1 mu medal złoty mały, 2-mu srebrny mały.

8. W y ś c i g p o w o l n y 100 m., otwarty dla cyklistów amatorów. Trzy nagrody honorowe.

Zgłoszenia przyjmuje do dnia 15. czerwca br. do godź. 8-mej wieczór p. Józef Romaszkan (ul. Kraszewskiego, 23) pocztą lub osobiście między 2. a 3. godź. po południu.

Wpisowe wynosi do wyścigów 1 i 7 — 2 korony, do 2, 3, 5, 6 i 8 — 4 korony, od maszyny, które to wkładki równocześnie ze zgłoszeniem złożone, w razie zaś zgłoszenia telegraficznego najbliższą pocztą nadesłane być mają.

Przy każdem zgłoszeniu należy podać ciężar i wysokość przenośni maszyny, kolory stroju wyścigowego, a wreszcie przy zgłoszeniach do wyścigów 6 i 7 także miejsce, czas i wynik trzech ostatnich wyścigów, w których zgłaszający się brał udział, według formularzy, których na żądanie bezpłatnie dostarczy p. J. Romaszkan.

Co do kwalifikacyi cyklisty amatora rozstrzyga na podstawie regulaminu L. K. C. komisya sportowa tegoż klubu.

Zgłaszający się do wyścigów będą mogli obznajamiać się z torem L. K. C. bezpłatnie począwszy od dnia 12. czerwca od 5-ej do 8-ej rano i od 4-ej do 8-ej wieczorem. Co do porządku jazdy na torze obowiązują przepisy wyścigowe L. K. C. identyczne z odnośnymi przepisami obu w Austryi istniejących związków (D. R. B. i B. d. R. Ö.)

Komisya sportowa L. K. C. ma w każdym razie prawo nieprzyjęcia poszczególnych zgłoszeń bez podania powodów. *Dr. Mikolasch.*

Tegoroczna piasta.

Nie musiało to ujść uwagi naszych czytelników że piasta przy tegorocznych kołach odznacza się niezwykłą grubością (40—50 mm). Dotychczasowe urządzenie piasty i łożysk było tego rodzaju, ze w pia-



ście mieściły się z wewnątrz po obu stronach stałe kielichy, z zewnątrz zaś wśrubowane były ruchome

stożki. Obecnie zmieniono tę budowę na wzór humberowskich łożysk korbowych w ten sposób, iż stożki są z w e w n ą t r z stale na osi umocowane, a kieli



chy wśrubowują się z z e w n ą t r z i są ruchome. Zmiana ta w budowie piast i łożysk ma swoje niezaprzeczone zalety. Przedewszystkiem łożyska tego roczne zabezpieczone są znacznie lepiej przed pyłem aniżeli dawniejsze. Powtóre trzymają dzisiejsze łożyska znacznie lepiej oliwę, gdyż kulki mogą pływać w oliwie, a nadto gdyby nawet zaszedł do łożyska jakiś pył, to może on łatwo spłynąć w środkową część piasty. Przytem wymagają te łożyska bardzo starannego wykończenia, co może być dla fabrykanta mniej korzystnem, dla nas jest jednak rzeczą bardzo pożądaną. Dla łatwiejszego zrozumienia podajemy tu rysunki piasty koła przedniego i tylnego.

Jazda na kole.

ze stanowiska naturalnego sposobu leczenia.

Wykład d r a L. W i n t e r n i t z a w wiedeńskiem Tow. naturalnego sposobu leczenia (I. Wiener Naturheilverein).

(Tłómaczył z niemieckiego K. H.).

(Dokończenie).

Nader korzystny wpływ wywiera jazda na kole na organa brzuszne. Zastoje krwi w wątrobie, śledzionie i nerkach usuwają się wnet przez ten ruch. Wiadomą jest rzeczą, iż praca pewnego organu pociągą za sobą napływ krwi do niego. Skoro nogi pracują, zasilają się i wzmacniają ich mięśnie, obieg krwi w kończynach się ożywia, wskutek czego usuwają się zastoje krwi w organach brzusznych, albowiem, im więcej krwi przypływa do dolnych kończyn, tem swobodniejszym staje się opływ krwi w organach brzusznych i tem łatwiej uwalnia on je od zastojów. Na kongestye i na astmatyczne stany chorują mieszkańcy miast, zwłaszcza ci, którzy muszą prowadzić życie siedzące. W owych kilku godzinach, jakie taki śledziennik ma do rozporządzenia, wyjątkowo tylko niekiedy postanowi on przyspieszyć kroku i wyruszyć w pole za miasto. Jeżeli taki człowiek uprawia jakiś sport, który nietylko na zdrowie korzystnie wpływa, ale też jest i miłą rozrywką, to on się inaczej zabierze do kwestyi ruchu. Jeżeli wie, iż nie potrzebuje iść godzinami, ale w ciągu kilkunastu minut dostanie się na wolne pole, to widok ten przyrody większą sprawia mu uciechę, aniżeli, skoro przyjemność oglądania jakiejś zielonej drzewiny wywalczyć dopiero trzeba długą trudzącą wędrówką. Przyczynia się wtedy jazda na kole w wielu wypadkach do uśmierzenia cierpień tam, gdzie Karlsbad ze swemi sławnemi źródłami nic nie pomógł.

Któż nie jest w dzisiejszych czasach n e r w o w y m?

Przeciw tym chorobom jest jazda na kole rodzajem „specyfiku“ Cierpiący na nerwy. stają się w dzisiejszych warunkach życia coraz bardziej nerwowymi; niedostateczna wymiana krwi sprzyja jeszcze nerwowości. Jazda kołowa nadaje się najlepiej do zwalczenia nerwowości i do zmienienia nawet hipochondry w człowieka pogodnego i wesołego.

W jaki sposób uprawiać należy jazdę kołową?

Na tym punkcie sprzecznemi są zapatrywania lekarzy z zapatrywaniami sportsmenów. Bardzo wielu jeźdźców nie chce uważać jazdy na kole jako środek zdrowotny, lecz jako sport i stara się przedewszystkiem o osiągnięcie jak największej szybkości. Nie powiadam przez to, aby już nie należało szybko jeździć, ale tylko na niewielkie przestrzenie, inaczej bowiem przeważyłyby złe strony jazdy kołowej nad jej zaletami. Znam kilku panów, dla których to trochę „za wiele“ fatalne pociągnęło skutki. Jeden z nich popadł wskutek nadmiernej jazdy w suchoty i umarł. Wszyscy lekarze, uprawiający jazdę na kole, którzy rzecz tę badali, zgadzają się z tem, że 15 do 18 kilometrów w godzinie jest najodpowiedniejszem tempem. Większe szybkości nie są wskazane. Jakkolwiek nie można powiedzieć, by szybsza jazda każdemu miała zaszkodzić, to przecież wielu jest takich, dla których szybsza ponad powyższą cyfrę jazda, pociągnąć może złe skutki.

Według zapatrywania wielu lekarzy, jest jazda na kole zupełnie wzbronioną osobom, cierpiącym na kongestye muzgu. Lecz i pod tym względem nie mogę się przyłączyć do powszechnego zapatrywania. Jazda na kole, uprawiania nie jako sport, lecz ze stanowiska zdrowotnego, nie zaszkodzi wcale nawet takim ludziom. Muszą się oni naturalnie wstrzymać od zbyt szybkiej jazdy. Jedynie ludzie cierpiący na choroby muzgu, rdzenia pacierzowego i wady serca muszą się wstrzymać od jazdy na kole.

Chcę tu też wspomnieć o chorobach, pochodzących rzekomo z jazdy na kole. Powiadają, że jazda na kole pociąga za sobą z w i ę k s z e n i e s e r c a. Stać się to może wówczas, kiedy jeździec w szybkiem tempie znaczne przebiega przestrzenie, ale jest to wówczas winą nie jazdy, lecz jeźdźca. Skutkiem jazdy na kole mają też występować c i e r p i e n i a r e u m a t y c z n e. I to jest możliwem, skoro jeździec po kilkagodzinnej jeździe, zgrzany i spocony zasiada w gospodzie. Ważnym czynnikiem jest dla cyklisty odpowiednie i dobre odzienie. Jako takie polecić mogę jedynie i wyłącznie bieliznę kneippowską, która podtrzymuje doskonałą transpiracyę ciała.

Jak wreszcie mamy się zapatrywać na j a z d ę p a ń na kołach? Krótko, jednem zdaniem, mogę na to odpowiedzieć: Co może być dobrem i pożytecznem dla mężczyzny, to samo służyć też będzie kobiecie. Jako lekarz oświadczam się stanowczo za tem, że panie powinny jazdę na kole pilnie uprawiać. Wszakże każdy uznaje potrzebę, by mężczyźni krzepili swe siły i starali się zdrowie utrzymać, w tej samej mierze musimy to i damom przyznać, zwłaszcza, że one daleko mniej od nas mają sposobności użycia świeżego powietrza. Krzątanie się w domu

nie ma żadnego dla zdrowia znaczenia. Przechadzki po mieście, są to rozrywki dla dam bawiących się strojami i modą, prawdziwa gospodyni jest tu pokrzywdzoną, nie może ona bowiem o każdej dobie dowolnie domu porzucić. Może też, w miarę wzmagania się liczby zwolenniczek jazdy, zniknie raz z widowni sznurówka, która w zwykłych warunkach stanowi wielką przeszkodę w rozwoju organizmu kobiecego. W niedalekiej też przyszłości musi przyjść do tego, że jazda na kole stanie się także zwykłą rzeczą kobiet i one tak samo, jak mężczyźni będą się tym wehikułem posługiwały bez zwracania na siebie uwagi gawiedzi. W tej myśli wznoszę na cześć wszystkich obecnych i przyszłych cyklistek All Heil!

(Po tym wykładzie odbyła się jeszcze dłuższa pogadanka, w której dr. Winternitz, z całą uprzejmością odpowiadał wyczerpująco na rozmaite zadawane mu przez słuchaczy w kwestyach hygieniczno-kolarskich zapytania).



Budowa toru lwowskiego Klubu cyklistów.

Teoretyczne zasady budowy toru dla wyścigów kołowych.

Napisał

JR. MAKSYMILIAN HUBER

(przedrukowane z „Czasopisma technicznego").

(Ciąg dalszy).

II.

Wstawiając za ϱ jego analityczną wartość, otrzymamy następujące równanie różniczkowe krzywej przejściowej:

$$\frac{\left[1+\left(\frac{dy}{dx}\right)^2\right]^{\frac{3}{2}}}{\frac{d^2y}{dx^2}}=\frac{a^2}{x} \quad . \quad . \quad . \quad 6)$$

Równanie różniczkowe paraboli kubicznej, używanej jako krzywej przejściowej w kolejnictwie można napisać w formie:

$$\frac{1}{\frac{d^2y}{dx^2}}=\frac{a^2}{x},$$

która, jak widzimy, powstaje z 6) przez opuszczenie w liczniku $\frac{dy}{dx}$. Wskutek więc tego obie krzywe zgadzają się, jak obaczymy, bardzo dobrze, póki $\frac{dy}{dx}$ jest dostatecznie małe tj. dla względnie krótkich krzywych, jakie zresztą wyłącznie w kolejnictwie są używane. Dla niniejszego celu należy użyć dokładnego równania 6), które po podstawieniu $\frac{dy}{dx}=p$ i oddzieleniu zmiennych przybierze kształt, nadający się do bezpośredniego całkowania:

$$\frac{dp}{(1+p^2)^{\frac{3}{2}}}=\frac{xdx}{a^2}.$$

Całkując obustronnie w granicach od O do x, znajdziemy znane równanie linii sprężystej:

$$p=\frac{dy}{dx}=\frac{\frac{1\,x^2}{2a^2}}{\sqrt{1-\left(\frac{1\,x^2}{2a^2}\right)^2}} \quad . \quad . \quad . \quad 7)$$

Pomijając w ostatniem równaniu w mianowniku wyraz $\left(\frac{1}{2}\frac{x^2}{a^2}\right)^2$, otrzymalibyśmy znów równanie paraboli kubicznej. Określona przez równanie różniczkowe 7) funkcya jest funkcyą eliptyczną; w granicach jednak dla naszego celu wystarczających, możemy się zadowolnić rozwinięciem na szereg. Będzie zatem:

$$\frac{dy}{dx}=\frac{1x^2}{2a^2}\left[1-\left(\frac{1x^2}{2a^2}\right)^2\right]^{-\frac{1}{2}}=$$

$$\frac{1}{2}\frac{x^2}{a^2}\left[1-\binom{-\frac{1}{2}}{1}\left(\frac{1x^2}{2a^2}\right)^2+\binom{-\frac{1}{2}}{2}\left(\frac{1x^2}{2a^2}\right)^4-..\right]$$

Powyższy szereg jest dla $x < a\sqrt{2}$ zbieżny, możemy go więc pomnożywszy obustronnie przez dx całkować. Po wykonaniu tego i obliczeniu współczynników otrzymamy:

$$\frac{y}{a}=\frac{1}{6}\left(\frac{x}{a}\right)^3+\frac{1}{112}\left(\frac{x}{a}\right)^7+\frac{3}{2816}\left(\frac{x}{a}\right)^{11}+$$

$$+\frac{1}{1644}\left(\frac{x}{a}\right)^{15}+\frac{35}{1245184}\left(\frac{x}{a}\right)^{19}+\,..\,8\,a)$$

Wyrazem ogólnym szeregu jest:

$$\frac{1\,.\,3\,.\,5\,.\,7\,.\,.\,.\,.\,(2n-1)}{2^{3n+1}\,.\,(4n+3)\,.\,n!}\left(\frac{x}{a}\right)^{4n+3}$$

(Ciąg dalszy nastąpi).

KOERSPONDENCYE.

Wiedeń, 24. maja 1897.

Pierwszą smutną wiadomość, jaką mam zanotować z życia cyklistów wiedeńskich, jest pożar na arenie wyścigowej ,,Rennverband". Przypadkowo, wraz trzema członkami Polskiego Klubu Cyklistów w Wiedniu byłem naocznym świadkiem zniszczenia. Wieczorem w sobotę, dnia 22. bm. wyjechaliśmy na kilkunastokilometrową wycieczkę. O godzinie 2-giej w nocy we Florisdorf spostrzegliśmy kolosalną łunę i ogień po przeciwnej stronie Dunaju, który coraz większe przybierał rozmiary. Przyspieszyliśmy tempa i wkrótce byliśmy na miejscu, gdzie rozszalały żywioł dokańczał zniszczenia. Trybuny, dworska loża i przyboczne budynki, oprócz tego 300 krzeseł i sześć kół spaliły się ze szczętem. Przytomności tylko trzech dozorców zawdzięczać należy, że koła wyścigowe na sumę około 10.000 złr., jakoteż inne rzeczy zostały uratowane. Straż pożarna pracowała dwiema parowemi sikawkami i gdyby nie bardzo spokojny stan powietrza, to zachodziłaby obawa przeniesienia ognia na inne drewniane budynki, które cały Prater wypełniają. Ogień był podłożony ręką zbrodniarza, samego dozorcy areny, nazwiskiem Edwarda Mandla, który za postępek ten się sam ukarał, bo na drugi dzień wieczór znaleziono go powieszonego., a na głowie miał jeszcze czapkę czerwoną z literami V. W. R. W. Działał on ze zemsty, że miał być oddalonym ze służby, w której się bardzo zaniedbywał, a wybrał do tego czas najfatalniejszy, bo w niedzielę tj. tego samego dnia, w którym popołudniu miały się odbyć wielkie międzynarodowe wyścigi, a które zostały naturalnie odłożone, na 27. i 30 bm. Towarzystwo poniosło mimo asekuracyi znaczne szkody. Zaraz po wyścigach rozpocznie się budowa trybun i innych ubikacyi, według planów architekty Eustachiego i na dzień 17. czerwca tj. „Derby" wiedeńskie będzie wszystko ukończonem.

Na spalonej arenie dwa dni przedtem notują cykliści wiedeńscy wielką zdobycz światową, mianowicie światowy rekord Büchnera na 500 m. w30 sek. (poprzednik Johnson $30^2/_5$ sek.). Prowadziła go czwórka Gayera z Gracu na czworaku (Quadruplet tj. rower o czterych siedzeniach). W ten sposób rekord światowy z rąk amerykańskich przeszedł w niemieckie. Trenowanie odbywa się gorączkowo i amatorów na wielką nagrodę Prateru jest wielu, ubiegać się będą znani cykliści z Austryi, Niemiec, Francyi Włoch i Belgii.

Ruch kolarski coraz większe przybiera rozmiary, szczególnie bardzo wiele znajduje amatorek. Wyjechałem przed kilku dniami w celu oglądnienia nowo otwartej drogi specyalnie dla kolarzy urządzonej do toru wyścigów konnych w Praterze na Freudenau. Droga wynosi około 5 klm. Zdziwiłem się niezmiernie widząc taki nawał cyklistów, którzy nieprzerwanym łańcuchem posuwają w dwie przeciwne strony, a gdzie najmniej $^1/_3$ część stanowi świat kobiecy, które dzielnie dotrzymują miejsca towarzyszącym im kolarzom. Charakterystycznem jest, że coraz więcej spotyka się osób, zajmujących wybitne stanowiska społeczne, a oddających się kolarstwu.

Pozwolę sobie dodać notatkę dla kolarzy galicyiskich, którzy mają zamiar w niedługim czasie przyjechać do Wiednia, aby nie pominęli sposobności zobaczenia w ,,Venedig in Wien" produkującego się tam amerykanina Sid Black'a, pierwszorzędnego mistrza na zwyczajnym rowerze, zbudowanym w fabryce „Cleveland". Pewność, elegancya i ilość kolosalnych produkcyi trudną zdaje się do uwierzenia, a tem mniej do opisania. Zyskuje on też wielkie uznanie, do czego przyczynia się osobista jego skromność.

W. Krzepowski.

Telegram. Wiedeń, 27. maja 1897.

Corso kwiatowe na dochód ,,Złotego krzyża" wypadło świetnie. Pogoda była wspaniała. Około 3000 cyklistów, a w tem przeszło 100 pań na wspaniale udekorowanych kwiatami kołach wzięło udział, a reprezentowane były kluby całego świata. Arcyksiężniczka Stefania z córką Elżbietą, protektorka tej uroczystości, śledziła przebiegu jej z wielkiem zajęciem. Namiestnik hr. Kiellmansegg wraz z żoną wzięli czynny udział w corsie. Jednym z punktów atrakcyjnych corsa była grupa ,,Wiedeńsk. Klubu Bicyklistów" z 30 cyklistów, ubranych w białe kostyumy, amarantowe koszulki i ułańskie białe rogatywki z amarantowemi denkami i sokolemi piórami, którą nazwano ,,Badeni-Gruppe". Wzięło też w corsie udział dwu członków najmłodszego z tutejszych klubów ,,Polskiego K. C.".

Jazda szkolna i sztuczna urządzona przez W. K. C w sali kawiarni 3. w Praterze wypadła świetnie. Widowisko to zaszczycił hr. Kielmansegg z żoną swoją obecnością.

Wyścigi dzisiejsze na torze ,,Rennverbandu", dwukrotnie przerywane przez deszcze, mało budziły zajęcia, były to bowiem przeważnie przedbiegi i biegi kwalifikacyjne do wielkiej i małej nagrody Prateru. Bohaterami dnia byli Büchner, Arend, Seidl i Reininger, którzy staną w niedzielę do wyścigu rostrzygającego o wielką nagrogę Prateru.

Łódz, 24. maja.

Spiące od kilku lat pod względem sportowym, a tem samem i towarzyskim, Łódz. Tow. Cykl,. zdaje się — zacznie żyć na nowo.

Nie małym bodźcem do gwałtownego obudzenia się z kilkuletniego snu letargicznego — jest garstka Warszawiaków zamiejscowych członków War. Tow. Cykl. dająca się raźniej widzieć tak na widnokręgu sportowym jak i towarzyskim — co uraziło jednego z członków Ł. T. C., a zarazem założyciela W. T. C. p. L. Reinekego czego dowodem był jego pisemny wniosek do W. T. C. o nieprzyjmowanie członków zamiejscowych z tych miast które posiadają Tow. Cyklowe, — jak Łódź naprzykład (sic) — odrzucony na ostatniem zebraniu tegoż Towarzystwa.

„Niema nic w naturze bez przyczyny“.

Nie wnikając jużto w wyżej wypowiedziany powód, jużto w przesilenie czasu, zaznaczam, że miejscowe Towarzystwo buduje tor 500 metrowy na 8 metrów szeroki, ze szlaki, kryty cienką powłoką cementu — zapowiadając jeszcze na ten sezon sportowy trzy wyścigi i parę rekordów torowych. Zaprojektowane wyścigi są następujące: 1. wyścigi dla mieszkańców gubernii Piotrkowskiej, 2. dla mieszkańców królestwa Polskiego, 3. ogólne (Internationel). Terminów jeszcze nie wyznaczono.

O ile chęć użytkowania toru i nacisk p. L. Reinekego, popchnie naszych cyklistów do zapisywania się do Ł. T. C. — zobaczymy?

Tymczasem należy życzyć powodzenia i postawienia się na równi z innemi towarzystwami pod względem sportowym i towarzyskim, których to czynników oddawna brak dla godła Ł. T. C.

A wtenczas zobaczymy.... *C.*

Bordeaux-Paryż.

Szesnasty maja, dzień, w którym zwycięzcy w nadludzkim biegu Bordeaux-Paris mieli przybyć do mety, stał się prawdziwem świętem kolarskiem.



Wyścigowcy puszczeni zostali ze startu w Bordeaux, w sobotę 15. o godź. 6 wieczór. Spodziewano się, że przebędą tę olbrzymią przestrzeń 591 km., dzielącą to miasto od Paryża w 19—22 godzinach, przygotowano tedy przyjęcie u mety na „Velodrome de la Seine“ na godzinę 3. pop. Wyścig tegoroczny odznaczał się tem, że niewielu w nim brało udział ludzi pierwszej miary. Wielkie zainteresowanie budził Huret, którego znakomite biegi na torze i jego wytrwałość znane są całemu światu. Wielkie też było rozczarowanie, gdy się dowiedziano, że się wycofał już w Libourne. Faworytami byli Rivierre zwycięzca roku zeszłego i Cordang, Holender, który był w zeszłym roku piątym. O Cordangu opowiadano cuda. Trenował się on specyalnie do tego biegu. Firma „Gladiator“ na której maszynie miał jechać zapewniła mu 180 towarzysz i entrainerów. Szanse jego były tak pewne, że w konkursie prognostyków urządzonym przez „Velo“, $^2/_3$ głosów padły na niego a tylko $^1/_3$ na Rivierre'a. Co do mnie to wielkie nadzieje pokładałem w tym ostatnim. Znałem go jako człowieka zimnej krwi, wielkiej rozwagi i wytrwałości. Na tę olbrzymią przestrzeń trzeba człowieka, któryby się nie dał porwać w pierwszej setce kilometrów do nadmiernych szybkości, ale któryby potrafił jechać przez 20 kilka godzin w równem tempie i bez zbytniego zmęczenia. Oprócz nich mieli szanse zwycięstwa Frédéric (Szwajcar) na swej „Acaténe“, Meyer i Trousellier amator, który mimo nadzwyczajnego braku entrainerów maszerował znakomicie. W biegu brał także udział „ojciec“ Rousset. Kolarz ten mimo swych 50 kilku lat jedzie co roku w tym biegu „dla zdrowia“ jak sam powiada. Mając lat 30 chodził o lasce z powodu reumatyzmów.

Chcąc poznać, w jakich warunkach odbędzie się ten słynny wyścig, wyjechałem w sobotę po objedzie koło 8 z kilku towarzyszami za miasto. Przejeżdżając bulwarem Hausmana widziałem przed redakcyą „Velo“ tłumy oczekujące wiadomości z pierwszych kontroli. Wydrapawszy się na wzgórza Suresnes, ujrzeliśmy ogromny księżyc, którego czerwona tarcza wyłaniała się z mgły i dymów, wiszących nad miastem. Z dość silnym wiatrem północno wschodnim przybyliśmy do St. Germain, i potoczyliśmy się dalej przy cudownym blasku księżyca. Jasno było jak w dzień trochę chłodno i wiatr, który nam mało przeszkadzał wiejąc z boku, musiał dąć w same twarze wyścigowcom. Zanocowawszy we Vernon, gdzieśmy przybyli koło północy, rano wróciliśmy do Paryża. Droga nie była jednak tak przyjemna jak wczoraj wieczorem. Wiatr stawał się coraz silniejszy i kręcił tumanami kurzu po gościńcu. Pośniadawszy w mieście ruszyliśmy przez Wersal do Chevreuse naprzeciw wyścigowcom. Przypuszczam, że na tych 18 km. do Wersalu znajdowało się najmniej 10.000 kół. Całe procesye kolarzy, pań,

dwojaków tro-, czwo- i pięcio-raków, automobilów i motocyklów dążyły w tym kierunku. Przy gościńcu pod drzewami, na trawie, w laskach, całe obozy cyklistów, spożywając śniadanie „sub Jove“ oczekiwali zwycięzców. Koło nich tabory kół. W Wersalu była ostatnia kontrola. Tłumy ludu tworzyły szpaler, wśród którego bez ustanku płynęła fala cyklistów. Przybywszy do Chevreuse umieściliśmy się w cieniu u stóp bystrego spadku. Rozmawiano oczywiście o biegu. Kto będzie pierwszy? Ostatnie telegramy doniosły, że Cordang maszeruje ciągle na przodzie prowadzony od Tours przez samochód p. Charrona — za nim coraz więcej się przybliżają Rivierre z p. Réné de Knyff na samochodzie. Południowe słońce przypieka, mimo że po niebie przelatują nieraz ciężkie chmury, biała droga wije się wśród bukietów drzew zielonych, i wiatr miecie po niej tumanami kurzu. Nie widać nic.

W tem od strony Wersalu pędzi cyklista. Ostatni telegram z Etampes. „Rivierre minął Cordang'a za kilka minut tu będzie!“ Wszyscy zrywają się z miejsc. Kilka samochodów przybyłych w ostatniej chwili ustawiają na boku drogi. I z biciem serca wyczekujemy. Dalekie okrzyki dają się słyszeć. Na zakręcie drogi ukazuje się coś czarnego wznoszącego chmurę kurzu za sobą, to powóz p. R. de Knyff, za nim cały biały od kurzu, ale spokojny i uśmiechnięty jak zwykle Rivierre. Co za brawa! co za okrzyki! Pod górę samochód sapiąc zaczyna się wspinać. Dla Rivierre'a to za powoli, staje w pedałach, i lotem strzały przelatuje obok automobila i swych entrainerów. W 8 minut po nim przelatuje Cordang, niemniej oklaskiwany. Jedzie z furyą, zdaje się być wściekłym. Żółtego jego kaftana ledwo znać z pod kurzu. Poczekawszy jeszcze z godzinę i nie mając żadnych wiadomości o Meyerze, trzecim, bo Fréderic upadł dwa razy i wycofał się w Orleanie, wsiedliśmy na koła i wśród tłumów cyklistów ruszyliśmy z powrotem. Mimo bardzo powolnej jazdy nie można było się przepchać przez Suresnes. Co za gwar i ścisk! Po obu stronach gościńca kawiarnie nabite — wewnątrz grają orkiestry, na tarasach tłumy przy stolikach za nieskończonym rzędem kół ustawionych w szeregi, a wśród tego fala płynie bez ustanku. Niektórzy wiozą ogromne bukiety zieleni i bzu uzbierane gdzieś w polach i ogrodach, co chwila sapiąc przelatuje motocykl, wózek Bolle'a lub samochód. Koło 5-tej znów okrzyki i brawa. To Meyer z liczną eskortą. Tłumy się ustępują a oni skręcają na lewo, by jadąc nad Sekwaną dostać się do Velodromu gdzie jest meta.

Widząc, że czwarty, amator Troussellier nie przybędzie przed nocą — wróciliśmy do miasta, gdzie już sprzedawano na ulicach „Velo“ z rezultatem wyścigu. Tego roku mimo silnego wichru Rivierre i Cordang pobili rekord, przybywając pierwszy w 20:36:46, a drugi w 20:53:31, gdy tymczasem czas zeszłoroczny był 21:17:18. Ważną rolę odgrały samochody. Zwycięzcy nie tają się z tem, że ich znakomicie prowadziły. W istocie od Tours, gdzie droga się staje równiejsza, Rivierre i Cordang prowadzeni przez automobile zaczęli bić czasy zeszłoroczne. Zdaje się, że w roku przyszłym ten sposób przecinania wiatru znajdzie jeszcze obszerniejsze zastosowanie. W welodromie „de la Seine“ tłumy oczekiwały zwycięzców, którzy na torze robili ostatni kilometr. Na zakończenie powiem, że do tego samego biegu na rok przyszły zgłosili się już Cordang i Rivierre, którzy tak dzielnie walczyli o palmę pierwszeństwa.

J. Fischer w Paryżu.

Odessa, 5./17. Maja 1897.

Wczoraj przy pięknej pogodzie majowej jaką obdarza nas południe, nastąpiło otwarcie sezonu letniego na torze odeskiego klubu cyklistów. Powozy zajeżdżały co chwila przywożąc „śmietankę odeską“ we wspaniałych toaletach, bo wszak to prezentacya sukien i biżuteryi musi się odbyć tylko w miejscach publicznych. Za to płeć brzydka nie grzeszy szykiem. Jak komu dogodniej i wygodniej, tak się ubiera. Słowem loże i krzesła zajęte szczelnie, galerya i paradyz pod otwartem niebem, wystawione na tropikowe gorąco, znoszą te męczarnie, bo chcą okazać owacyę swemu ulubieńcowi Utoczkinowi, który ma pobić swój własny rekord. Punktualnie o godź. 4. po południu orkiestra marszem zwiastuje rozpoczęcie biegów, których na ten dzień wyznaczono siedm.

1. $^{1}/_{3}$ wiorsty, nagród 4. Zdobywa nagrodę Utoczkin, który pobija swój własny rekord 24 sekundowy w $23^{3}|_{5}$ i

zabiera żeton złoty mały, oraz za pobicie rekordu duży złoty żeton. Ponieważ Utoczkin tych żetonów miałby tysiące, więc zamienia je na gotówkę, biorąc z kasy towarzystwa 25 rs. za mały i 50 za duży. Tym sposobem „cyklizm“ dla Utoczkina jest źródłem zarobku i młody ten człowiek wydalony ze szkół poświęcił się wyłącznie sportowi i robi wcale niezły interes, zarabiając na każdych wyścigach do 100, co miesięcznie wynosi 300—400 rs.

Drugą nagrodę otrzymał Ksidjas duży srebrny pozłacany żeton.

W wyścigu leaderow na dystans 3-wiorstowy dla jeźdźców II i III kategoryi według liczby oczek, bierze udział ośmiu jeźdźców, z których Ksidjas przybywa pierwszym, a za nim Proten.

W wyścigu 2-wiorstowym dla jeźdźców I kategoryi nagrodę w przedmiocie dużego złotego żetonu zabiera Utoczkin, a Kelders otrzymuje duży srebrny pozłacany.

Handicap 2-wiorstowy dla I i II kategoryi. Nagrody duży złoty i duży srebrny zdobywają Kelders i Proten.

Bieg $1^1/_2$-wiorstowy zachęca 6 drugorzędnych jeźdźców i Proten zdobywa duży srebrny, a Ksidjas mały srebrny żeton.

W wyścigu na dystans 3-wiorst. dla jeźdźców III kategoryi pierwszy u mety stanął Stefan i otrzymał w nagrodę mały srebrny pozłacany żeton.

Najwięcej interesującym był wyścig ostatni, na dystansie $7^1/_2$ wiorst. Chodziło o zdobycie nagrody „Otwarcia sezonu“ w formie dużego złotego żetonu, i naturalnie zdobył go Utoczkin, przy grzmiących oklaskach zarówno publiczności lożowej jak i galeryowej.

W tymże dniu Jacht-Club czarnomorski podniósł swoją flagę, otwierając sezon letni wycieczek i wyścigowców na morzu.

Członkowie zebrali się w lokalu letnim nad morzem, gdzie po zagajeniu posiedzenia przez wice-komandora A. A. Anatra, przystąpiono do nowych wyborów i wybrani zostali na członków pp. W. Chartamow, W. Gójkowicz, N. Isakowicz, i A. Fale-Fejn. a do komisyi rewizyjnej weszli N. Pałanzow, K. Zering i P. Sawicki. Wkrótce odbędą się pierwsze wyścigi fregat na morzu. *Elba.*

Pogadanki techniczne.

ŁAŃCUCH.

(Ciąg dalszy).

Jak wiadomo służy łańcuch do przeniesienia ruchu z koła zębatego korbowego, na koło zębate mniejsze umieszczone na piaście tylnego koła. Używane dziś łańcuchy podzielić możemy na dwa główne systemy mianowicie t. zw. rolkowe i blokowe. Przy łańcuchach rolkowych połączone są pojedyńcze ogniwa pojedyńczymi nitami, tak iż boczne płytki ogniw częściowo się kryją, a wspomniane nity pokryte są obracającemi się lekko rolkami, przez co tarcie o zęby kół zębatych zredukowane jest do minimum Przed kilku laty były one powszechnie używane, w ostatnich jednak trzech latach ustąpiły miejsca tzw. blokowym łańcuchom, przy których ogniwka chwytające zęby umieszczone są obok siebie, a połączone są za pomocą mniejszych ogniwek, tak że właściwie każde ogniwko składa się z dwu części tj. właściwego ogniwka i ogniwka łączącego, wpadającego między zęby koła zębatego. Łańcuch rolkowy jest tańszy, gdyż budowa jego jest stosunkowo pojedyńsza, chodzi bardzo gładko i lekko, ale też prędzej się od bloczkowego zużywa i łatwiej rozciąga, gdyż sama jego budowa utrudnia najzupełniej dokładne wykonanie ogniwek i rolek, a przytem nie zezwala na użycie najlepszego materyału, jaki łatwiej może być użytym przy łańcuchach bloczkowych. Mniej też się łańcuchy bloczkowe rozciągają, są silniejsze i twardsze. ale też właśnie z powodu swej wielkiej twardości łatwiej od tamtych pękają. W roku bieżącym powracają niektóre fabryki znów do używania łańcuchów rolkowych, ku czemu dały początek „Humbery“. Dla uniknięcia sztywności, jaką miały dawniejsze łańcuchy rolkowe z powodu za wielkich ogniwek w stosunku do promieni kół zębatych, są ogniwka dzisiejszych łańcuchów rolkowych znacznie mniejsze, a przeto łańcuch odpowiednio giętki.

Stosownie do rozmaitych rodzai łańcuchów, są też zęby kół zębatych rozmaicie budowane, a stosownie do tego czy to maszyna drogowa czy wyścigowa, są grubsze lub cieńsze.

Do najważniejszych warunków, jakie ma posiadać dobry łańcuch, należą dokładne jego przyleganie do kół zębatych i jego giętkość. O pierwszym z tych warunków możemy się przekonać owijając go na większem kole zębatem. Jeżeli łańcuch dokładnie przylega do obwodu tego koła, to jest to znakiem, że długość ogniwek jest odpowiednia. Nie powinien się on też zbytnio w bocznych kierunkach dawać przesuwać, jak również nie powinno się żadne ogniwko na zębach zacinać, tylko lekko bez wszelkiego tarcia podnosić. (Ciąg dalszy nastąpi.)

Praktyczne wskazówki.

Często pęka pneumatyk wskutek tego, że nie zostanie na koło należycie nałożony, co się nawet zdaza przy kołach wydanych wprost z fabryki. Albo może być kiszka skręcona, albo też zajdzie jej kawałek między krawędzie płaszcza wskutek czego powstają fałdy osłabiające gumę, albo też kra

wędzie płaszcza nie są należycie w dzwonie osadzone, a kiszka przy pompowaniu wyciska je dalej i w tem miejscu pęka, a wszystkiemu temu może zapobiedz dokładne osadzenie pneumatyka. W tym celu radzi jeden ze specyalistów ułożyć najpierw dokładnie i równo ki.zkę w płaszczu, tak aby ją płaszcz dokładnie obejmywał, a tam gdzie krawędzie płaszcza ze sobą się schodzą aby się one dokładnie pokrywały Następnie związuje cienkim sznurkiem lub nitką płaszcz w kilku miejscach i dopiero wkłada go za pomocą tępej kostki lub kawałka płaskiego drewna dokładnie w krawędzie dzwona. Sznurki dają się i z pod płaszcza łatwo wyciągnąć.



Nowe patenta.

Udzielone przez Biuro patentowe Dagaberrta Timara, NW. Berlin, Luisenstrasse 27—28. (Nasi prenumeratorowie zasięgać mogą w tem biurze bezpłatnie wszelkich informacyi co do patentów nowych wynalazków i t. p.).

Kl. 63.

B. 19955. Przyrząd do zwiększenia siły działającej na korby. Th. H. Brigg. Bradford, (Anglia).

C. 6528. Nowy pneumatyk. Ch. Challiner, Manchester.

T. 5223. Przyrząd do nauki jazdy na kole na sali. G. Waters Tarver, Streatharm, Surrey, Anglia.

W. 11995. Przyrząd do zmiany przenośni. W. Wanliss, Johannisburg, połudn. Afryka.

A. 4961. Przenośnia dźwigniowa do kół. A. F. Abrahamson-Roxendorf, Paryż.

F. 9451. Połączenie rur ramowych. R. Felsche, Magdeburg.

G. 11022. Hamulec działający przez wstrzymywanie pedałów. F. Graef-Baumont, Paryż.

P, 8594. Pneumatyczne rączki do kierownicy, lasek i t. p. J. Kane Pogue, Webster Groves, St. Louis, Missouri.



Przepowiednie pogody
ze zjawisk atmosferycznych.

W czasie, kiedy tak z upragnieniem czekamy stalszej pogody, podajemy tu zebrane na podstawie długoletnich doświadczeń przepowiednie, które w niejednym wypadku mogą się naszym czytelnikom przydać. Naturalnie nie bieżemy odpowiedzialności za ich nieomylność, ale w przeważnych wypadkach przekonają się nasi czytelnicy o ich prawdziwości.

Rano:

— Jeżeli zorża poranna zabarwioną jest na kolor szarawy — pogoda.

— Silnie czerwona zorża poranna — deszcz.

— Jeżeli się mgła między godz. 9. a 10 rozprószy — pogoda.

— Jeżeli z mgły tworzą się chmury — słota.

— Jednostajnie pokryte niebo i niski chmury — deszcz.

— Smugi chmurek na wschodzie — pogoda.

— Niebo białawe i zielonawe bez chmur — pogoda.

— W czasie dżdżystym. jeżeli rano słońce chmur nie rozprószy lecz deszcz nieustannie pada, należy się spodziewae dnia dędżystego.

— Grzmoty ranne przepowiadają wiatr i deszcz.

— Słońce blade lub czerwone za rozerwanemi chmurami — słota.

Wieczór:

— Błękitne niebo i purpurowa czerwoność po zachodzie słońca — pogoda.

— Promienie słoneczne przezierające przez otwory w chmurach — słota.

— Odosobnione czerwonawe chmurki po deszczu — pogoda.

— Jeżeli niebo na zachodzie szeroko żółto zabarwione — deszcz.

— Lśniąco białe słońce zachodzące w białem tle — deszcz.

— Blade niebo szaro-czerwone na zachodzie — deszcz.

— Żywo-czerwone zabarwiające się chmury — pogoda

— Jasny pas chmur, przy pokrytem niebie, na zachodzie, każe się spodziewać, że się wypogodzie.

— Błyskawice bez grzmotu i niebo bez chmur — pogoda.

— Grzmoty wieczorem — burza w nocy

W ogóle:

— Jeżeli chmury po deszczu opadają — znak że się wypogodzi.

— Jeżeli się po małym deszczu tworzą podobne do dymu wyziewy — nastąpi wielki deszcz.

— Jeżeli chmury przybierają kształty wełny puchu — pogoda.

— Ostre i poszarpane brzegi chmur — deszcz.

— Warstwy chmur nad sobą — deszcz.

— Chmurki wełniane w czasie pogody — deszcz.

— Chmurki wełniane podczas słoty — znak wypogodzenia się.

— Pasy chmurek na wschodzie — pogoda.

— Jeżeli się mgła przy wchodnim wietrze rozprószy — pogoda.

— Mgła przy słonecznem powietrzu każe się spodziewać zakończenia słoty.

— Mgła na zachodzie w czasie pogody — deszcz.

— Lekki deszcz po wielkim — znak dłuższej słoty.

— Kręgi na około słońca lub księżyca — deszcz.
— Stały wiatr wschodni — stała pogoda.
— Stały wiatr zachodni lub północno-zachodni — deszcz.

KRONIKA.

— „Szałowiec“ nowy to wyraz w słownictwie kolarskiem (zasłyszany na placu powystawowym), na oznaczenie jakiegoś nieznajomego cyklisty uganiającego w szalonem tempie i wyścigowej pozycyi z rozwianemi połami bluzy po placu powystawowym. Z politowaniem musi się patrzeć na tę niesforną jazdę, tam, gdzie panuje tak znaczny ruch.

Baczność panowie „szałowcy“, bo narażacie siebie i drugich na niebezpieczeństwo, nasz piękny sport na poniżenie, a siebie na śmieszność i politowanie.

— Zwracamy uwagę cyklistów, by jadąc przez miasto w bluzce na kole, zapinali ją przynajmniej na dolny guzik, albowiem fruwające w powietrzu poły robią bardzo nieestetyczne wrażenie. Także z tego samego powodu należy łokcie trzymać podczas jazdy zupełnie przy sobie.

— Czytamy w »Kurjerze Rzeszowskim«: „Do wiadomości władz, do których to należy, podajemy, że po ulicach Rzeszowa uganiają i rozbijają publiczność rozmaici cykliści, którzy nawet wsiąść na rower nie umieją. Czy nie byłoby wskazanem, aby magistrat ujął ten sport w pewne karby, nałożył na cyklistów pewną opłatę i wydawał legitymacye wraz z numerem (jak to jest praktykowane we Lwowie i Krakowie) tym tylko sportowcom, którzy wykażą się poświadczeniem prezydyum oddziału kolarzy naszego „Sokoła“, iż są dostatecznie wyćwiczeni w jeździe na kole“.

Zdaje się nam, iż na przestrzeganie porządku zważać ma policya, która powinna tych cyklistów pociągnąć do odpowiedzialności i przykładnie ich ukarać. Uwolnić to niezawodnie publiczność od tej plagi, a nie zrobi krzywdy tym sportsmenom, którzy sport nasz uprawiają w właściwy sposób, nie narażając nikogo na niebezpieczeństwo. Dlaczegoż swawola kilku łobuzów narażać ma wszystkich cyklistów na nieusprawiedliwione uciążliwości, zwłaszcza dziś, kiedy w całem państwie austryackiem zaczynają istniejące tego rodzaju uciążliwości znosić, a i Lwów i Kraków robić ma o to starania.

— Wyścig 30. kilometrowy, urządzony przez krakowski klub cyklistów na szosie Bielańskiej, odbył się w sobotę dnia 22 b. m. o godzinie 6 wieczorem. Do wyścigu stanęło 3 cyklistów pp. Antoni Mitschka, Józef Schneider i Zygmunt Ziembicki. Pierwszy przybył do mety p. Zygmunt Ziembicki w 67 minutach; drugi p. Antoni Mitschka w 71 minutach, a trzeci p. Józef Schneider w 78 minutach.

— O. K. S. Nowosądeckiego urządza w dniach 6. i 7. czerwca wycieczkę do Bardyowa pięknego miejsca kąpielowego na Węgrzech. Podróż do Bardyowa przez Łabowę, w Bardyowie nocleg, powrót przez Zborów, Gorlice — razem 152 km.

— Towarzystwo Kasynowe w Mikulińcach, jak się dowiadujemy, nabyło stary rower do nauki dla członków, pragnących uczyć się jazdy na kole. — Pierwszy to podobno u nas — a godny naśladowania przykład.

— Kaliskie T. C urządza 6. bm. wyścigi torowe. W program wchodzi 7 biegów. Bliższe szczegóły przejrzeć można w naszej redakcyi.

— Warsz. T. C. zamianowało Henryka Sienkiewicza swoim członkiem honorowym.

— Znany muzyk i kompozytor Z. Noskowski skomponował i ofiarował Warsz. T. C. „Hasło“ na kwartet męski do słów cyklisty warszawskiego Marynowskiego.

Hej cykliści! trudy, znoje
Pieśnią dziarską wam ukoję!
Cześć pieśni, cześć!
Cześć pieśni cześć

Hasło brzmieć ma żywo, doniośle i rytmicznie.

— Czechy i Morawy otrzymają wnet nowy regulamin jazdy, gdyż stary z r. 1892 już się przestarzał.

— Bardzo i u nas popularna firma Dürkopp i Ska urządziła w Praterze wiedeńskim w dwu restauracyach stacye reparacyjne. W przechowywanych tam w tym celu skrzynkach znajdują się wszelkie części składowe i przybory do naprawy kół tej firmy, z których (używający tych kół) mogą bezpłatnie korzystać.

— W budynku gimnazyalnym w Hirschberg na Śląsku urządzoną została remiza na koła dla profesorów i uczni przybywających na kołach do szkoły.

— Major Baron Prohazka, b. członek L. K. C., nie poniechał swych dłuższych podróży kołowych. Obecnie wybrał się znów z Wiednia na Tryest, Fiume, Cattaro, Mostar, Serajewo, Zagrzeb, Grac, Wiedeń. Jest to już w tym roku trzecia podobna wycieczka, co tem bardziej w zdumienie może wprowadzić, iż dzielny ten turysta liczy już lat 62

— Ciekawy prawniczy wypadek przytacza N. W. Tagbl. Pewna ilość cyklistów zakupiła na spłaty ratalne w składzie kół Herzoga we Wiedniu rowery, które im tenże sprzedał jako oryginalne angielskie fabrykaty. Po kilku miesiącach, zwrócił ich uwagę jeden z kupców wie-

deńskich, że koła te są krajowego wyrobu, wskutek czego cykliści owi zaskarżyli firmę Herzoga do sądu. Sąd pierwszej instancyi z powodu wprowadzenia w błąd kupujących, uznał kontrakty jako nieważne, wpłacone jednak raty miały być sprzedawcy zostawione za zużycie kół, używanych przez kilka miesięcy. Wskutek rekursu jednak rozstrzygnął tę sprawę wyższy sąd, zasądzając nieuczciwego kupca nietylko na zwrot pobranych pieniędzy, lecz także na zapłacenie dość znacznych kosztów procesowych. Jest i u nas firma, w której oknie widzimy taki „angielski rower.

— Do niemieckiego związku kolarskiego (D. R. B.) przyjętym być może każdy cyklista względnie cyklistka, uprawiający sport z amatorstwa, za wpisowem 2 zl, 50 ct. i roczną wkładką 2 zł. 50 ct. Tak więc z pierwszym roku opłaca się 5 zł. w latach zaś następnych 2 zł 50 ct. Zwraca się przytem uwagę, że związek ten żydów nie przyjmuje. Zgłoszenia przyjmuje nasza Redakcya.

— Austryacki Touring-Club (Oe. T. C). ustanowił fundusz z dobrowolnych składek na budowę dróg dla cyklistów.

— Grand Prix de Paris rozegra się 11. b. m. na nowym torze w Anteuil, a klasyczny 24-godzinny wyścig Bol d'or 26. i 27. b. m.

— Światowy rekord 100 km. podniósł Walters w Londynie na $2:09:13\,^4/_5$. Dotychczasowy Bouhoursa wynosił $2:09:37\,^4/_5$.

— Rekord światowy dla 2000 m. pobił Büchner we Wiedniu, jadąc tę przestrzeń w $2:10\,^4/_5$.

— Rekord światowy dla 400 m. pobił Seidl we Wiedniu jadąc tę przestrzeń $24\,^1/_5$ sek.

— W skulonej postawie widzimy wielu młodzieńców jeżdżących na kole. Obowiązkiem jest rodziców i opiekunów tego rodzaju trzymania się na kole wręcz zakazać! Postawa taka jest usprawiedliwioną li w wyścigu.

— Francuski „le Temps' przytacza kazanie fin de siecle: „Dosiądźcie szanowni oblubieńcy tandemu, który tu u wrót na was czeka, a widzę ja w nim nie zwykły wehikuł, ale symbol. Ty panie X. skłaniaj wiernie pierś twoją ku ramionom małżonki, ty zaś pani prowadź troskliwie delikatną twą ręką kierownicę, od której zależy szczęście twoje i twego małżonka. Spólnie tak, wzorowy odbędziecie bieg na torze życia. A skoro wam kiedyś jaki gwóźdź przedziurawi wasz pneumatyk, to pompować będziecie we dwójkę, co nierównie mniej nuży, aniżeli w pojedynkę. We dwójkę spieszyć kiedy się źle dzieje i nigdy nie upaść, czy nie leży w tem tajemnica szczęścia i treść ludzkiego życia?"

— Prazka szkoła treningu jest już w pełni pracy. Zapisało się tam dotychczas 21 jeźdźców. Codziennie widzimy około 14 jeźdźców ciągnących za dwoma dobrze obsadzonymi dwojakami (tandemami). Jadą oni 5 kilomtr. w 8 do $8^1/_2$ min., 10 km. 17 : 50 do 18 : 25. Przedostatniej niedzieli urządzono wyścig dla sklasyfikowania jeźdźców, z którego zwycięsko wyszli Vodilek i Kosina. Publiczność prazka interesuje się tą szkołą i gromadzi się tam licznie.



Ruch Towarzystw.

— Zarząd O. K. S. Stanisławowskiego uprasza druhów, którzy mają zamiar do oddziału tego należeć, aby zechcieli zgłaszać swoje przystąpienie u druha Leona Göttera w kancelarji Sokoła. Odznaki klubowe nadzwyczaj gustowne, już nadeszły i nabywać je można pod bardzo przystępnymi warunkami. W tym tygodniu rozpoczną się już gromadne wycieczki. co każdorazowo ogłoszonem będzie w gmachu Towarzystwa.

— Kaliskie T. cyklistów. Na zebraniu ogólnem w sobotę dnia 8. z. m. pod przewodnictwem prezesa E. Repphana, przystąpiono najpierw do wyboru kapitana w miejsce ustępującego p. Rasza. Większością głosów wybrany został p. Bronisław Bukowiński.

Prezes zawiadomił obecnych o zupełnem ukończeniu toru w Noskowie i wezwał jeźdźców do zajęcia się treningiem, gdyż prawdopodobnie w Zielone Świątki wypadnie urządzić wyścigi, z powodu zjazdu w Kaliszu lutnistów, pomiędzy którymi spodziewani są cykliści.

Następnie odczytaną została odpowiedź p. Ministra Skarbu na prośbę K. T. C. o zniesienie nazbyt uciążliwego plombowania rowerów przy każdorazowym przejeździe granicy; p. Minister do prośby tej łaskawie przychylić się raczył i zezwolił, aby rowery K. T. C raz w rok tylko zaopatrywane były w plomby i stosowne świadectwo za nieznaczną opłatą.

Po zebraniu ogólnem odbyła się kolacja, podczas której dziękowano prezesowi za kosztowną przeróbkę toru na jego koszt.

W niedzielę po południu urządzoną została wycieczka do Plewni pod przewodnictwem nowego kapitana. W wycieczce tej wzięła udział z małym wyjątkiem tylko młodzież, przeszła więc niezwykle wesoło. Po powrocie odbyły się jeszcze wyścigi na torze klubowym, w których nagrody zdobyli pp Szpecht, Ryłko i Hilchen.. Nagrody w przedmiotach pamiątkowych ofiarował zwycięzcom kapitan podczas kolacji powyścigowej.

HUMORYSTYKA.

Z końcem 20. wieku.

Cykliści (oglądając stary obraz, na którym wymalowani są pieszo idący ludzie): „Jak głupim musiał być człowiek, który wynalazł chodzenie!"

Lwowski Klub Cyklistów.

Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski, ul. Kraszewskiego 15.

Sekretarz: Gustaw Neusser ul. Kurkowa l. 2.

Skarbnik: Józef Romaszkan ul. Kraszewskiego 23.

Redaktor wiadomości klubowych: dr. Henryk Mikolasch.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidera, ul. Akademicka 7.

POSIEDZENIE WYDZIAŁU,

odbyte na dniu 18. maja b r., zgromadziło w apartamentach Prezesa pp.: dr. J. hr. Drohojowskiego, G. Neussera, J. Romaszkana, Wł. Piżla, dr. H. Mikolascha, E. Kuschego, por. E. Pohla i G. Schneidera. Nieobecni pp. por. Fr. Raus, K. Przybysławski, dr. M. Dawidowski i dr. G. Piotrowski.

1.) Odczytano i przyjęto protokół z ostatniego posiedzenia.

2.) Przyjęto na członków czynnych pp.: Karola Godfrieda, szefa biura kopalni nafty, — Józefa Padewskiego, urzędnika banku krajowego, — Leopolda Baczewskiego, właściciela fabryki.

Na zaproszenie O. K. Sokoła Lwowskiego, by delegat L. K. C. znajdował się na mecie w Stryju przy wyścigu 30-kilometrowym dnia 23 bm. tudzież by L K. C. porozumiał się z O. K. S. L. co do korsa z lampionami urządzonego przez ostatni; uchwalono wysłać na metę w Stryju w roli delegata dra M. Dawidowskiego w razie zaś, gdyby tenże był w ostatniej chwili przeszkodzony, dra H. Mikolascha, tudzież wysłać na posiedzenie O. K. S. L. dnia 19. maja, trzech delegatów w osobch pp. por. E. Pohla, G. Neussera i T. Kuschcego.

Przyjęto do wiadomości nadesłane propozycye wyścigów W. T. C. na dzień 27. maja.

4.) Na wniosek komisyi sportowej uchwalono: wydawać karty sezonowe wstępu na tor L. K. C. po zniżonej cenie 8 złr. przy odbiorze co najmniej 5 kart.

5.) Uchwalono prof. Dr. S. Niementowskiemu ofiarować złoty medal pamiątkowy za największą ilość km. w sezonie ubiegłym (zwyż 7000 km.).

6.) Przyjęto do wiadomości sprawozdanie komisyi budowy toru i polecono takowej (na wniosek prezesa) splantować wewnętrzny plac.

7.) Przyjęto do wiadomosci sprawozdanie skarbnika.

8.) Wnioski członków ograniczyły się na kilka interpelacyj

Na tem prezes zamknął posiedzenie.

Na dorywczem posiedzeniu Wydziału, odbytem na dniu 20. maja pod trybuną na torze L. K. C. wśród strumieni deszczu, uchwalono program pierwszych wyścigów (galicyjskich) dnia 20. czerwca b. r, przedłożony przez komisyę sportową i dodano doń jeszcze wyścig na powolność. *)

*) Propozycye wyścigów torowych na dzień 20. czerwca b. r. patrz str. 113.

Oddział Kolarzy Lwowskich.

Przewodniczący: Dr. Eugeniusz Kozierowski.

Zastępca przewodniczącego Jarosław Pieniążek ul. Karola Ludwika l. 3.

Sekretarz: Witold Bayger ul. Piekarska l. 21 a.

Dnia 6. i 7. b. m. wycieczka O. K. S. Lwowskiego do Stanisławowa

Z dziedziny techniki, fabrykacyi i handlu.

Nasze handle kół.

(W dowolnym porządku).

Firma Wiktor Berger we Lwowie (ul. Akademicka 8.) trzyma przedewszystkiem znane wyroby austr. fabryki broni w Steyr, „Swift“, „Waffenrad“, które zwłaszcza w tym roku przedstawiają się bardzo pięknie i dobrze.

Z ciekawych nowości, jakie mieliśmy sposobność widzieć w handlu p. Bergera, wspomnieć nam wypada koło amerykańskie z Indianopolis z znakomicie działającym przyrządem do zmiany przenośni podczas jazdy (przenośnie 52" i 68" lub 62" i 78"), tudzież koło drewniane z metalowemi mufami, nadzwyczaj lekkie, z fabryki Geo W. Sillcox w Nowym Yorku.

Pocieszającym objawem dla rozwoju kolarstwa w ogóle, a tem samem rozwoju przemysłu kolarskiego jest żywe zainteresowanie się tym sportem przez wysokie sfery. Wiadomą jest rzeczą jakim zdecydowanym zwolennikiem sportu jest namiestnik dolnoaustryacki hr. Kielmanśegg i jak on sport nasz popiera. Ależ i namiestnik Górnej Austryi Ekscell Wiktor Br. Puthorn objawił niedawno w tym kierunku swoje wielkie zainteresowanie się, zaszczycił on mianowicie 27. kwietnia oddział dla budowy kół austr. fabryki broni w Steyr swoją obecnością i zwiedził pod kierownictwem dyrektora tego działu, kolosalne urządzenia fabryczne budowy kół. Z szczególniejszą uwagą oglądał działy dla niklowania, emaliowania, naciągania sprych na koła, montowania i budowy pedałów, okazując wielkie zrozumienie dla zadań i potrzeb rodzimego przemysłu w dziedzinie cyklistyki.

— Oznajmia się wszystkim P. T. Członkom Lwowskiego Klubu Cyklistów, że tableau jubileuszowe zostało już wykończone i jest do nabycia po cenie 4 złr. w. a. w aptece Piotra Mikolascha i u p. G. Schneidra Akademicka.

Prosimy przy zamowieniach powoływać się na nasze pismo.

Jeneralne zastępstwo na Galicyę i Bukowinę
Państwowych Fabryk STEYR-SWIFT

Firma Wiktor Berger - Lwów

ul. Akademicka 8.



Zastępstwa w Krakowie, Czerniowcach, Tarnowie, Krośnie, Przemyślu, Rzeszowie i t. d.

Największy w kraju skład specyalny

ROWERÓW z najsłynniejszych fabryk światowych, angielskich i krajowych

i wszelkich przyborów cyklowych.

CENY ŚCIŚLE FABRYCZNE.

Gwarancya nieograniczona za każdą maszynę.

Własny fachowy warstat reparacyjny.

Systematyczna szkoła jazdy.

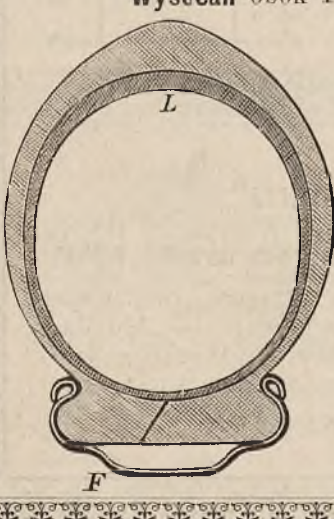
Cenniki illustrowane gratis na żądanie.

Austryacko-amerykańskie Towarzystwo akcyjne dla fabrykacyi gumy.

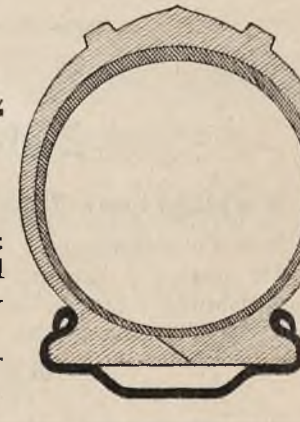
(Oesterreichisch-Amerikanische Gummifabrik-Actiengesellschaft.

FABRYKI:
Wiedeń, **XIII**. Breitensee.
Wysočan obok Pragi.

SKŁADY:
Wiedeń, I. Schottenring 23.
Praga, ul. Hybernská 32.



Najlepszym
Pneumatykiem
jest
„Continental“
i za to też jest on najulubieńszym.



Wyroby dla Niemiec: Continental Cautchouc und Guttapercha C-ie, Hannower. — Wyroby dla Węgier: Ungarische Gummifabriks Actien-Gesellschaft Budapest.

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.